捷运新闻

捷运工程简讯

2015年10月至12月
第4卷
第4期

www.mymrt.com.my

捷运站的连接

建设捷运双溪毛糯—加影（SBK）线每个车站的入口是一项重大工程，因为这些工程一般上涉及在主要高速公路上竖立桥梁。详文请翻阅第3页。

本期焦点

3
建设连接捷运站的桥梁

4
工程最新进展

6
为捷运工程做好准备的防灾演习

7
财政部副部长参观捷运公司

8
首相：捷运工程培育本地人才

编辑

拿督纳兹慕丁阿都拉

撰稿人

梁善礼

阿玛莉娜・加扎利

里扎・里祖安

出版
Mass Rapid Transit Corporation Sdn Bhd
Level 5, Menara I & P1
No. 46, Jalan Dungun
Bukit Damansara, 50490 Kuala Lumpur

设计
Hunter Strategic Communication Sdn Bhd
34 B, Jalan Tun Mohd Fuad 2,
Taman Tun Dr Ismail,
60000 Kuala Lumpur.

印刷
Pacific Printing and Trading
34 B, Jalan Tun Mohd Fuad 2,
Taman Tun Dr Ismail,
60000 Kuala Lumpur.

捷运资讯中心

No. 52, Jalan SS21/1,
Damansara Utama, Petaling Jaya,
47400, Selangor.

周一至周五：**10:00am - 6:00pm**
周六　　　：**10:00am - 2:00pm**

捷运公司总部

MASS RAPID TRANSIT CORPORATION SDN BHD
(902884-V)
Level 5, Menara I & P1
No. 46, Jalan Dungun
Bukit Damansara, 50490 Kuala Lumpur

我们欢迎您的问题和建议。
请电邮至 **feedback@mymrt.com.my**

廿四小时热线
1800 82 6868
www.mymrt.com.my

MRTMalaysia MRTMalaysia MRTMalaysia

来自首席执行长的办公桌
拿督斯里沙里尔莫达

一年后即可营运

欢迎翻阅这一期的《捷运新闻》。

“时间过得真快”是世界上最常用的其中一句话。我们经常会发现自己才刚计划好所要做的事情，结果转眼间交出成绩的时刻就来临了。

这句话听似陈腔滥调，但这正是我在告别2015年、迎接2016年之际所说的话。

过去几年，我们不断努力建设捷运双溪毛糯—加影（SBK）线。虽然这可说是不久以前才开始的事，但我们现在已距离捷运SBK线第一期工程的竣工日期不到一年的时间了！

庆幸的是，尽管时间飞逝，我们却能在捷运SBK线工程方面，取得非常良好的进展。

截至2015年底，我可以很自豪地列下已达成的里程碑：完成所有隧道挖掘工程；完成全部导轨建造工程；完成足以应付第一期捷运路线运作的24组列车；完成捷运SBK北部路线的高架铁轨工程，以及其它成果。

另外，捷运站的土木结构也已经完成，除了南部高架导轨的加影站。目前的建设工程专注于捷运站入口和连接桥梁，即本期《捷运新闻》的封面故事，以及其它结构和建筑设计，例如屋顶和覆层。

在捷运站内，电梯、自动手扶梯以及其它设备和机器正在进行安装。

当然，位于双溪毛糯捷运站和瑟曼丹捷运站之间的北部高架路段备受各方瞩目，因为这段路线将率先于2016年12月底投入运作。

尽管北部路线备受关注，我们并未忽略从瑟曼丹站至加影站的捷运路线。毕竟，这段捷运路线也将在第一期路线投入运作后的短短7个月内，就要开始接载乘客。

如上所述，除了加影站以外，包括南部捷运路段在内的所有高架捷运站的建筑结构都已完工。至于地下捷运站，建筑工程也在如火如荼进行中，以完成所有捷运站的土木结构。

南部捷运路线的高架路段铺轨工作已接近完成，而地下轨道的铺轨工作也已展开。

随着我们已来到捷运SBK线的工程尾声，我很高兴地宣布，我们正在掀开巴生谷捷运工程的另一个全新篇章。

在2015年10月，我们获得了捷运双溪毛糯—沙登—布城（SSP）线的最后批准，这意味着巴生谷捷运工程第二路线的详细设计、招标工作和建筑工程也可以随之展开。

随着过去一年结束，全新一年即将展开，捷运公司全体员工都感到非常振奋。正当我们即将完成一项工程的最后阶段时，我们却发现自己已开始为新的工程做好准备了。

谢谢。

Shahril

你知道吗？

你可以完全乘坐火车从葡萄牙直抵越南。长达1万7千公里，这是世界上最长的火车之旅。

图片取自www.pinterest.com

建设连接捷运站的桥梁

文：梁善礼

浩大的吊升工程

■ 建设Phileo Damansara捷运站行人天桥的工程在2015年9月5日傍晚开始。首先是把行人天桥的结构移动至正确位置（图1），以便进行吊升工程（图4-5）。接着，我们在2015年9月6日上午前把结构置放在捷运站和高架柱之间的位置上（图5）。在2015年9月23日，第二部分的结构已安装于高架柱和捷运站入口建筑物之间（图6），完成了桥梁的结构。

随着捷运双溪毛糯—加影（SBK）线第一期开始投入运作的日子越来越近，高架捷运站的建设工程，特别是12个位于北部高架捷运路段的捷运站，正在顺利进行中。

大多数捷运站的建筑结构已接近完成，站顶也安装完毕。现在，捷运站的建筑工程得换个焦点——也就是捷运站的入口处。

由于它们是高架捷运站，因此这些捷运站的出入口必须包括自动扶梯、楼梯和电梯，以便把乘客带到车站大厅层。

由于大多数的捷运站皆位于道路的正上方或旁边，这意味着一般上设于路旁的捷运站出入口，需要通过桥梁来连接至捷运站。

在整条捷运SBK线上，我们需要建设至少16个长度不一的连接桥梁，好让乘客进入捷运站。由于建设这些连接桥梁的工程都是在主要道路上进行，因此过程颇具挑战性，需要大量的规划。

对于坐落在道路旁的捷运站，我们将建设一个连接桥梁至道路对面的捷运站出入口。例如：捷运双溪毛糯站有一个跨越瓜拉雪兰莪路（Jalan Kuala Selangor）的连接桥梁、捷运Phileo Damansara站的连接桥梁则跨越西部疏散大道（SPRINT），而捷运美达花园站也有个跨越蕉赖路的连接桥梁。

有些捷运站位于一条宽阔道路的中央位置，因此，需要至少两个连接桥梁来连接捷运站和道路两侧的出入口。类似的捷运站包括了捷运白沙罗市中心站（Pusat Bandar Damansara Station），该站在跨越左哈路（Jalan Johar）和从西部疏散大道进入玛洛夫路（Jalan Maarof）的支路上，都有连接桥梁；另外，捷运康乐花园站在忙碌的蕉赖路两个方向，也有连接桥梁。

连接桥梁也让捷运站和捷运站的多层停车转乘建筑物相通，如：捷运万达镇站和该站位于万达镇路（Persiaran Bandar Utama）的停车转乘设施之间的连接桥梁。

其中一个最早建好、也是最长的桥梁，就是连接捷运Phileo Damansara站和位于西部疏散大道对面的出入口A的桥梁。

这项艰巨的任务是由指定承包商Naim Engineering 私人有限公司负责，该公司必须建造长 达78.64公尺的连接桥梁，横跨拥有8个车道的西部疏散大道、16/11路的两个车道以及来自两个Phileo商业中心的支路的两个车道。

由于这座连接桥梁很长，因此必须分开两个部分来设立。第一段的桥梁跨越西部疏散大道和16/11路，第二个较短的桥段则跨越两个车道的支路。

由于设立这座连接桥梁的地点非常具有挑战性，因此这座钢桥的两个部分必须先进行制造，然后运至捷运站附近的一个地点进行组装。一旦完成后，这两个桥段就会从组装地点运至捷运站，然后吊升安装在正确的位置，过程长达18个小时。这项工作必须全面关闭有关地点的西部疏散大道车道。

这座连接桥梁之所以采用这种方式建造，是为了降低对交通的影响。全面关闭西部疏散大道的时间已经缩短至吊升并固定桥段所需的时间，若采用不同的设计和施工方法的话，恐怕交通受影响的时间就更长了。

在2015年9月5日晚上，第一个桥段由一辆24轮卡车运载至安装地点，置放在大道的所有车道上。所有的车道已经关闭，车流已通过适当的交通管理规划，引导至其它道路。

在这之前，由于附近一个巴士站和告示牌架会阻碍吊升工作，因此已被拆除。在几天前，我们也凿碎了沿着高速大道的一部分混凝土分隔墙，好让桥梁结构能横跨车道，以进行搬动。

当桥段就位后，三台分别是200吨级、400吨级和500吨级的大型起重机，也就位开始准备吊装工作。这个过程看上去就像是《变形金刚》的电影场景，起重机的吊臂和稳定器缓缓打开并上升，整个过程花了二至三个小时。

为桥段安装吊缆后，三台起重机就必须在完美的协调下，将165吨重的桥段吊升至离地面好几公尺，作为测试，确保吊缆是否牢固以及桥段的重量是否平均分布。

经过一番调整后，吊升工作终于可以展开了。过程看起来比较简单，三台起重机毫不费劲地将桥段吊起，小心翼翼地置放于捷运站的壁架和离路面19公尺的一支高架柱上。

一旦桥段置放好了，工作人员得马上行动，将结构锁稳。接着，工作人员再为桥段架起安全网，以确保接下来在桥段中进行的工作，例如铺设地板、建设桥顶和安装侧面平板等进行时，掉落的东西不会击中桥下行驶的车辆。

虽然如此，工作并未就此结束，因为接下来必须拆卸起重机。就和之前的准备工作一样，这个过程也要花上好几个小时。

我们还必须确保有关施工地点的道路可以安全通行，之前拆除的告示牌架和巴士站也必须恢复原状。之前被凿碎的混凝土分隔墙处，也暂时放置纽泽西式护栏，有待接下来的几个晚上进行重建。

西部疏散大道在施工当天下午4点重新通车，比原先的开通时间提早了大约两小时。

两个星期后的2015年9月25日，这个建筑过程再次重复，不过规模较小，在高架柱和捷运站入口处之间吊装较短的连接桥梁结构。这个过程只需要使用一台起重机，并关闭16/11路。

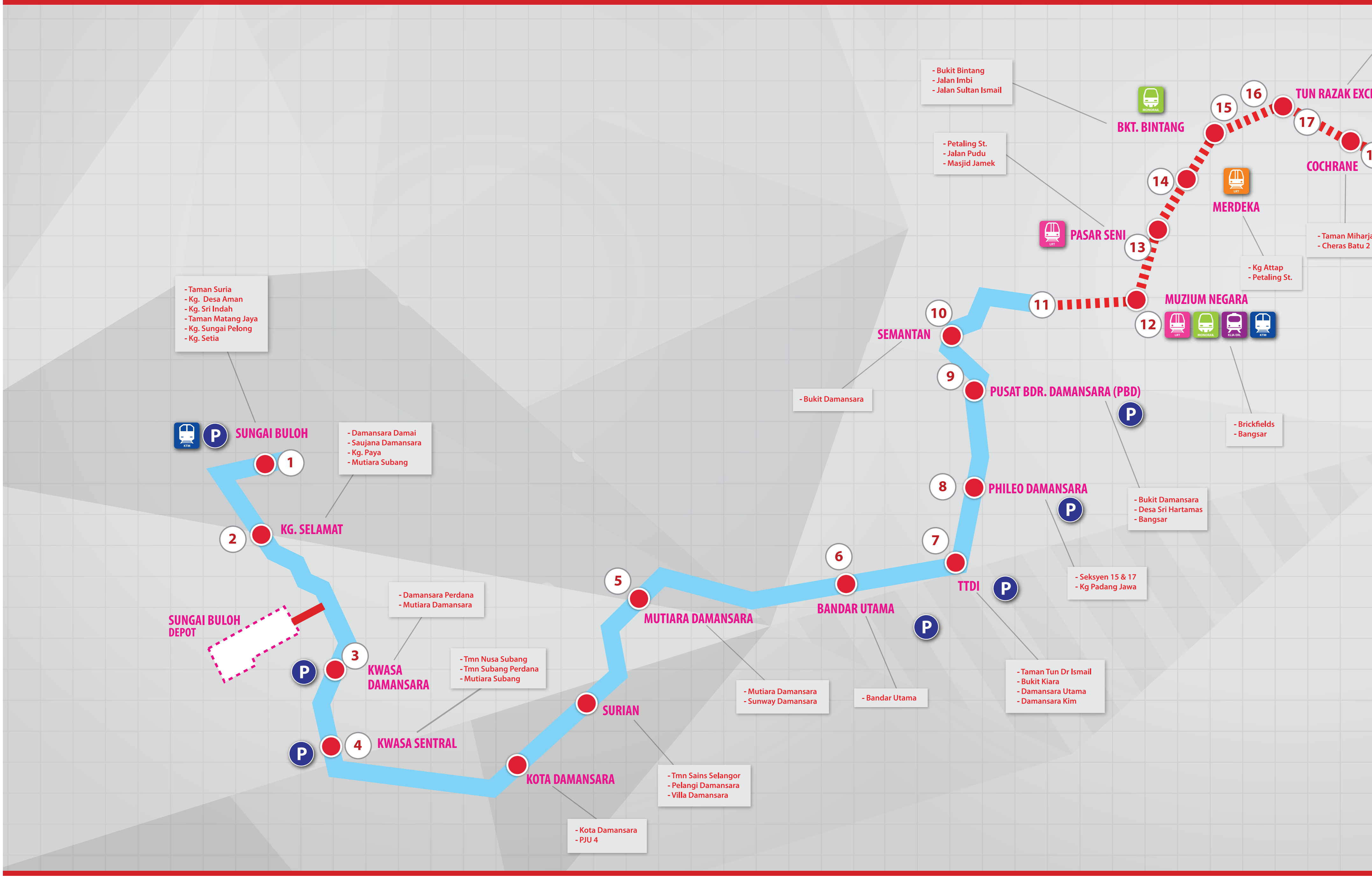
经过两个周末的密集工作，建设捷运Phileo Damansara站连接点最复杂的部分终于完成。接下来的工作就是为连接桥梁加工，以便在2016年底捷运站投入运作时，迎接首批乘客。

■ **壮观：** 鸟瞰图显示吊升连接桥梁时的情况。

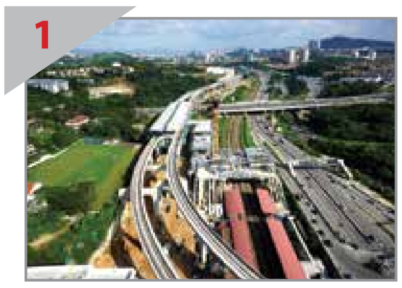
■ **覆盖：** 连接桥梁的桥顶和其它工作正在进行中。

■ **庞大：** 庞大的钢制连接桥梁结构在吊升地点附近进行组装。

工程最新进展



1



连接

双溪毛糯电动火车站（红色屋顶）和双溪毛糯捷运站（左）的共同大厅正在成形。

2

工程正在进行中

靠近梳邦路（Jalan Subang）交界处、双溪毛糯新村附近的甘榜士拉马（Kampung Selamat）捷运站。

3

几近完工

白沙罗捷运站的建筑工作已进入后期阶段。

4

逐渐成形

哥打白沙罗捷运站的建筑工作取得良好进展。

5

安装站顶

位于苏里安大厦隔壁的珍珠白沙罗捷运站正在安装站顶。

11

进入地下

高架轨道进入瑟曼丹出入口的建筑，此处也是捷运地下路线的开端。

12

设备就位

在国家博物馆捷运站月台层安装服务设备，例如月台层的空调通风口。

13

回填

中央艺术坊捷运站的站顶上正在进行填平工程。

14

捷运站内部

默迪卡捷运站的月台层。

15

月台层

武吉免登捷运站内的铁道和月台。

21

几近完工

第一花园捷运站的建筑工程。

22

出入口

珍珠花园捷运站其中一个出入口正在进行建设。

23

如火如荼

康乐花园捷运站的建设正在进行中。

24

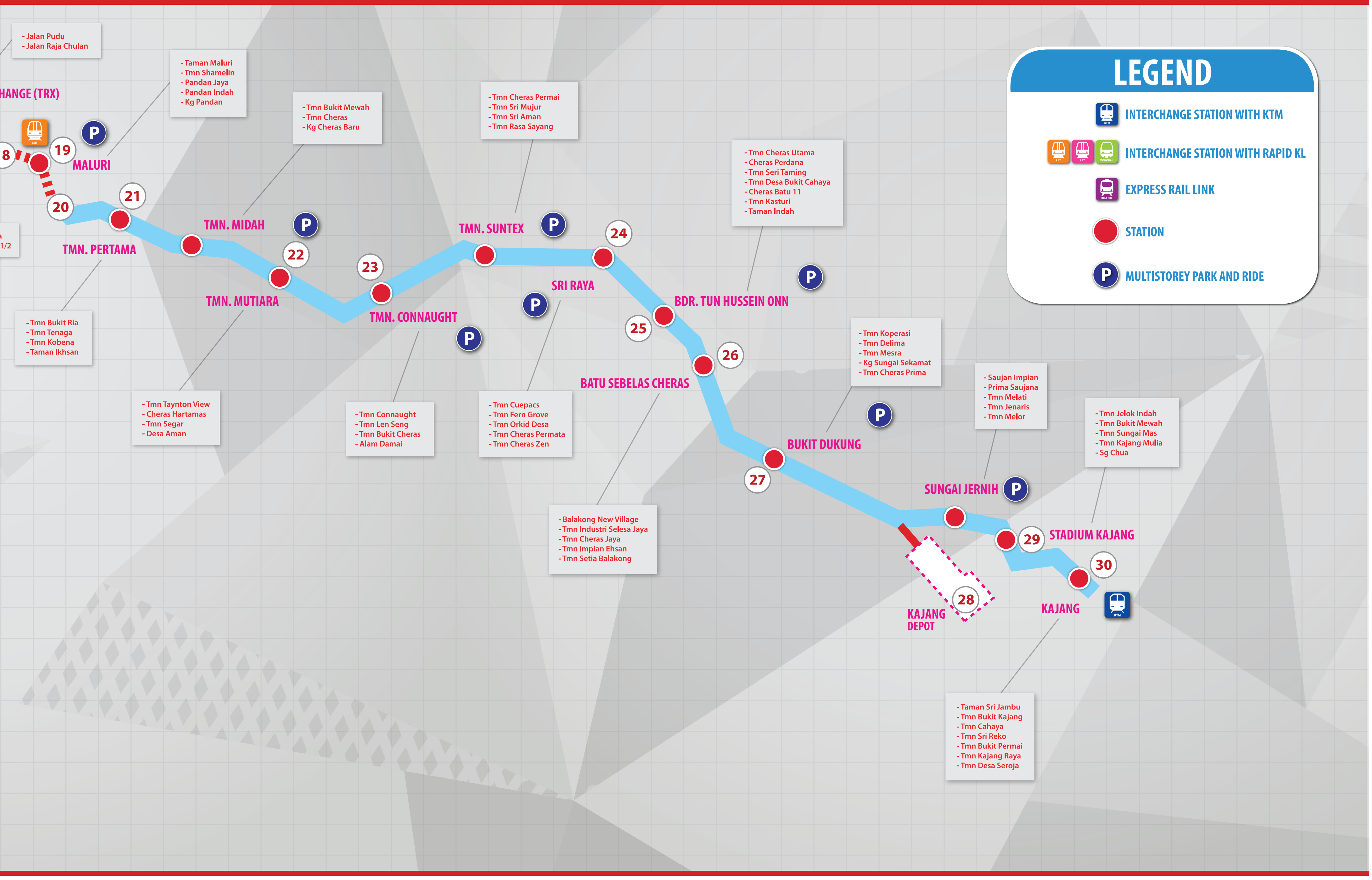
良好进展

斯里拉雅（Sri Raya）捷运站的站顶安装工程正在进行中。

25

方便

敦胡先翁镇捷运站的右侧正在兴建着停车换乘设施。



6

继续迈进
万达镇捷运站的建筑工程正在进行中。

7

工作良好
敦依斯迈花园捷运站正在安装站顶。

8

最后部分
Phileo Damansara捷运站的站顶已接近完工。

9

出入口建竣
白沙罗市中心捷运站的其中一个出入口就建在右方。

10

具有挑战性的工地
在繁忙的瑟曼丹路上方建设瑟曼丹捷运站。

16

保持干燥
在回填前，依耐始发井内的隧道上方装置了防水膜。

17

庞大工地
敦拉萨交易中心（TRX）捷运站站箱北端的部分顶板（白板）已完成。

18

准备就绪
葛京捷运站月台层的设备已准备进行安装。

19

庞大站箱
图示马鲁里站箱的横渡线（Crossover）区正在准备铺轨工作。

20

升上地面
马鲁里出入口就是捷运双溪毛糯—加影线从地底上升至地面的地点。

26

建筑结构
蕉赖十一哩捷运站的站顶架已准备安装站顶。

27

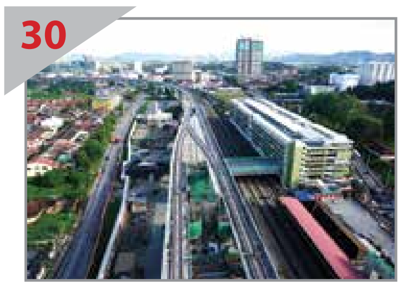
工程良好
图示武吉杜贡捷运站以及隔壁正在施工的停车换乘设施。

28

宽阔工地
鸟瞰图显示加影车库。

29

良好地点
加影体育场捷运站正在施工，地点就在加影市中心旁边。

30

准备就绪
坐落在加影捷运站工地旁的多层停车换乘建筑（绿色）。

为捷运启用做好准备的防灾演习

■ **运作顺利**：消拯人员在捷运站站顶架不幸坠下压毁车辆的紧急状况演习中，尝试将“受害者”从车子中救出。

文：里扎 · 里祖安

有鉴于双溪毛糯捷运站和瑟曼丹捷运站之间的第一阶段捷运服务将在2016年杪启动，当局为捷运双溪毛糯—加影（SBK）线举行了两次防灾演习。

演习涉及来自捷运公司、工程交付伙伴（PDP）即马矿业—金务大KVMRT（PDP）私人有限公司、捷运工程配套承包商（WPC）和相关政府机构的人员，分别在双溪哲尼捷运站（Sungai Jernih）和Phileo Damansara捷运站进行。

这两次的演习旨在评估各方在发生紧急状况时的准备和应对表现。

首个演习是于2015年11月19日在靠近加影的双溪哲尼捷运站工地进行。除了捷运公司、工程交付伙伴、捷运工程配套承包商和马来西亚消拯局，KPJ加影专科医院也参与演习。

KPJ加影专科医院参与这次演习，是因为该医院就坐落在捷运SBK线旁，而且靠近双溪哲尼捷运站，因此一旦发生灾难，该医院很可能是最快做出反应的医疗机构。

这项长达1小时的演习在中午12时开始，模拟起重机在吊运捷运站顶架时不幸坍塌，造成许多工人和市民受伤，甚至有伤者被困在车里的紧急事故。

相关机构在接到“灾难”通知后随即采取行动，确保紧急措施按部就班进行，也确保伤者能迅速获得急救，并被送到医院接受治疗。

第二次的紧急事故演习是于2015年12月15日在Phileo Damansara捷运站举行。演习在晚上11点50分开始，直到竖日凌晨2点结束。

这项演习模拟捷运站发生火灾，有人被困在捷运车厢内的紧急情况。这项紧急情况需要出动消拯队伍使用起重气袋救出受困者。

这两项演习成功进行，当局也非常满意各方对各自职责和应急程序的认识。

■ **送院治疗**：一名“受害者”被推至正在等待伤者的救护车，以前往KPJ加影专科医院。

■ **完成任务**：Phileo Damansara捷运站紧急状况演习的参与者在演习成功后留影。

国际铁路联盟代表见证捷运列车组装过程

文：里扎 · 里祖安

出席亚太区年度会议的国际铁路联盟（UIC）代表们在2015年11月20日参观了位于乌鲁雪兰莪县叻思镇的马来西亚第一个列车组装厂。

组装厂是由SMH Rail私人有限公司的子公司LMG Rail私人有限公司所操作。SMH Rail私人有限公司是负责供应捷运双溪毛糯—加影（SBK）线58组电动列车的集团公司之一。组成这个集团的其它公司还包括了Siemens AG和马来西亚Siemens私人有限公司。SMH Rail是在Siemens的认证下组装列车。

参观组装厂的代表团成员来自法国、日本、印度、印尼、马来西亚和澳洲。

在出发前往组装厂之前，代表们先在会议会场，也就是吉隆坡双威太子酒店（Sunway Putra Hotel）聆听捷运公司电子与机械系统总监达仁吉 · 克拉（Tarenjit Singh Khella）介绍捷运工程。

捷运公司健康、安全、保安和环境主任尤索夫 · 卡西隆（Yusof Kasiron）接着向代表们简短地讲解捷运公司所采取的安全措施。

当代表们抵达组装厂时，SMH Rail公司列车部总经理艾瑞克 · 伯恩（Eric Byrne）先向他们进行汇报。

接着，伯恩连同达仁吉 · 克拉以及捷运公司电动火车与车库设备及列车维修部门助理总经理阿伦（Arun Govindasamy）带领各位代表们参观组装厂。

代表们在参观过程中，观察了如何为一个空的车厢外壳装上数千个零件，之后再与其它车厢连接，成为能全面运作的四车厢列车组的完整过程。

代表们也了解到，列车的组件都来自不同的国家或地区，例如：列车车壳来自中国、转向架（轮）出自奥地利，而座椅则来自马六甲。这些不同的组件被运送至组装厂，以进行组装。

访问在午餐后结束，代表们随后返回吉隆坡双威太子酒店。

■ **感到好奇**：代表们在组装厂内参观。

■ **牢固**：捷运列车的转向架引起代表们的关注。

■ **繁琐程序**：代表们看到数千公尺长的电缆如何置入盒子里，然后再安装于列车上。

■ **圆满结束**：代表们在顺利参观组装厂后，竖起拇指赞好。

日本部长参观葛京捷运站

文：里扎 · 里祖安

■ **熟悉了解**：捷运公司地下车站总监基斯 · 艾伦比向日本土地、基建、交通和旅游部长石井启一（穿西装坐者）介绍巴生谷捷运工程。

■ **拍照留念**：日本代表团连同马矿业—金务大KVMRT（T）私人有限公司工程总监沙特柏（左四）以及捷运公司地下车站总监艾伦比（左六）在葛京捷运站内拍照留念。

捷运公司于2015年11月6日在葛京捷运站工地，接待了日本土地、基建、交通和旅游部长石井启一，后者率领一个由20名部门官员组成的代表团，到访捷运公司。

首先，捷运公司地下车站总监基斯 · 艾伦比（Keith Allenby）通过翻译员的协助，在该工地的访客中心向代表团介绍和解释捷运工程。

介绍完毕后，代表团就开始参观葛京捷运站，该站是捷运双溪毛糯—加影（SBK）线的7个地下捷运站之一。

艾伦比和马矿业—金务大KVMRT（T）私人有限公司工程总监沙特柏（Satpal S. Bhogal）一起带领代表团参观工地。马矿业—金务大是捷运SBK线的地下工程承包商。

活动结束前，石井启一与艾伦比互相交换纪念品，并享用茶点。

财政部副部长参观捷运公司

文：阿玛莉娜·加扎利

■ **细心观察：**捷运公司营运与资产管理总监马穆德（Mahmood Abdul Razak，左）在捷运展示厅内，向财政部副部长拿督佐哈里（左二）解释捷运工程的功能。

■ **舒适：**财政部副部长拿督佐哈里（坐者）试坐模拟真实列车大小的复制车厢座位。

■ **纪念品：**捷运公司首席执行长拿督斯里沙里尔·莫达（右）在参观结束时，赠送纪念品予财政部副部长拿督佐哈里。

财政部副部长拿督佐哈里阿都干尼在2015年11月4日首次到访捷运公司。

佐哈里这次到访显示他对巴生谷捷运工程的鼎力支持。这次的访问也让他有机会跟进捷运双溪毛糯—加影（SBK）线工程的建设进度。

拥有并建设巴生谷捷运工程的捷运公司，是由财政部有限公司（Minister of Finance Incorporated）持有的独资公司。巴生谷捷运工程是由政府全额资助建设。

拿督佐哈里抵达捷运公司位于武吉白沙罗（Bukit Damansara）的总部时，受到捷运公司首席执行长拿督斯里沙里尔·莫达、捷运双溪毛糯—加影（SBK）线工程总监马科斯·卡拉卡什安（Marcus Karakashian）以及捷运双溪毛糯—沙登—布城（SSP）线工程总监拿督阿米鲁丁．马阿里斯（Dato' Amiruddin Ma'aris）的迎接。

卡拉卡什安向财政部副部长汇报捷运SBK线的建筑工程进展。截至2015年10月 31日，该捷运路线的建筑工程已经完成了74.14%。

他也向佐哈里汇报，从双溪毛糯捷运站至瑟曼丹捷运站的第一期捷运SBK线将能如期在2016年杪投入运作，其余的路线则将于2017年7月启动。

阿米鲁丁接着汇报了在2015年10月获得政府最终批准的捷运SSP线的最新进展。他分享了公众检视会的结果，检视会是在《2010年陆路公共交通法令》下强制进行的法定程序，在2015年5月15日至8月17日之间进行，收到超过1万份公众所提交的意见。

阿米鲁丁也向佐哈里展示有关捷运路线的“热点”，也就是捷运公司预料各界利益攸关者会提出有关工程问题的地点。

其中一个地点就是安邦购物中心（Ampang Park Shopping Centre）。捷运公司正尝试与安邦购物中心的业主们进行磋商，以达致一项共同协议书，让该公司在购物中心地底下建设捷运路线的隧道和地下行人道。

佐哈里有兴趣知道有关安邦购物中心的课题，因为该建筑物坐落在蒂蒂旺沙国会选区内，而他就是该议席的国会议员。

在参观结束前，佐哈里来到捷运工程展示厅（MRT Gallery）参观捷运站、捷运导轨、列车和 停车设施的模型，他也在展示厅内试坐了模拟真实列车大小的复制车厢座位。

媒体参观PHILEO DAMANSARA捷运站的建设工程

文：阿玛莉娜·加扎利

一组媒体记者在2015年12月17日参观了捷运双溪毛糯—加影（SBK）线的Phileo Damansara捷运站， 抢先一睹该站的建设工程。

这次的参观是捷运公司通过媒体，向民众汇报捷运SBK线工程进展的努力之一。双溪毛糯捷运站和瑟曼丹捷运站之间的第一期路线， 将在2016年杪投入运作。

参观小组成员包括了记者和摄影记者，他们来自《东方日报》、《新海峡时报》和《马来西亚局内人》。

捷运公司SBK线工程总监马科斯·卡拉卡什安率领媒体人员参观该站的不同角落，其中包括了捷运站大厅和月台层。媒体人员一边参观，卡拉卡什安则一边向大家介绍安装在捷运站的各种设备的设计和功能。

一同出席这次活动的还有马矿业—金务大KVMRT（PDP）私人有限公司副建筑总监阿迪尔·布特拉·阿末（Adil Putra Ahmad）。马矿业—金务大是捷运SBK线的工程交付伙伴（PDP）。

这些媒体人员也是第一批有机会使用在9月竣工、跨越西部疏散大道（SPRINT Highway）行人连接桥的公共人士。

这座长达78.6公尺的桥梁连接捷运站和位于西部疏散大道对面、与Phileo Damansara商业中心毗邻的A入口。

■ **讯息汇报：**捷运公司SBK线工程总监马科斯·卡拉卡什安（左三）在Phileo Damansara捷运站月台层向媒体进行汇报。

■ **工作中：**工程列车在媒体进行访问时经过捷运站。

■ **首批使用者：**这组媒体人员是第一批使用跨越西部疏散大道行人连接桥的公共人士。

■ **拍照留影：**媒体人员在视察活动后，和捷运工程人员拍摄合照。

活动扫描

■ **宝贵机会：**捷运公司土著关系副总经理扎立夫·再努尔（Zarif Zainul）于2015年11月3日和4日在沙阿南会展中心举行的“千名土著建筑承包商与企业家”论坛上，汇报了捷运双溪毛糯—沙登—布城（SSP）线为土著承包商提供的机会。

■ **满载而归：**在2015年11月26日参观位于Damansara Utama捷运工程资讯中心的玛拉工艺大学学生全都笑脸盈盈。

■ **列车内部：**总稽查司丹斯里安比林（Ambrin Buang，右）在国家稽查署于2015年12月3日到访捷运公司时，聆听捷运公司SBK线工程总监马科斯·卡拉卡什安的汇报。

首相：捷运工程培育本地人才

我国首相拿督斯里纳吉于2015年11月11日参观了捷运双溪毛糯车库后，在他的官方网站www.najibrazak.com上载了一篇有关巴生谷捷运工程如何栽培马来西亚高科技工程人才的文章。全文如下：

SALAM 1Malaysia.

亲爱的马来西亚子民：

我每次视察捷运工地时，都会看到为数不少的马来西亚年轻工程师，我总是为此感到惊叹。他们来自不同的文化背景，却共同参与这项受到备受瞩目的大型工程。

能看到马来西亚年轻人参与捷运工程，我感到骄傲。这不仅是因为他们可以向有经验的工程师学习，也因为他们有机会成为管理人和领导人，即使他们的年龄只介于20到30岁之间。

他们从这项工程中所获得的知识和经验，将来对国家和本身的事业发展，都是非常宝贵和重要的。

捷运工程不但能提升我国的公共交通系统，也凸显了马来西亚在科技发展方面所取得的进步。

其它需要高科技发展的项目还包括了边佳兰工程、第二槟城大桥、吉隆坡118大楼以及高速铁路。

承蒙上苍恩准，这些工程将有助于培育人才，进而推动现在以及未来的国家发展。

就此停笔。

捷运SSP线获得最终批准

文：梁善礼

马来西亚政府已经在2015年10月6日对捷运双溪毛糯—沙登一布城（SSP）线发出最终批准。

获得批准的最终路线已对之前的拟建路线进行了一些更改。这是捷运公司分析了早前长达3个月的公开检视会中所取得的公众回馈后，所达致的结果。

《2010年陆路公共交通法》第84条文规定，所有新的拟建铁路都必须进行公共检视会，而捷运SSP线的检视会是在2015年5月15日至8月17日期间举行。

最终批准的捷运SSP线共有37个车站，而非之前拟建路线所提出的36个车站。新添加的捷运站被称为25A站，位于马来西亚科技园（Technology Park Malaysia）附近。

这个新的捷运站位于未来的新街场捷运站（S25）和沙登拉也北部（Serdang Raya North）的S26站之间，服务范围除了有马来西亚科技园外，也包括该区的其它住宅发展计划。

该捷运站将是个高架捷运站，促使捷运SSP线的高架捷运站数量增加至25个。至於其它捷运站的数目依然保持不变，即11个地下捷运站和1个比地面稍低的“半地下”捷运站。

在加设这个捷运站后，整条路线的全程行驶时间为85分钟，比之前提出的拟建路线多了1分钟。

除了加设新的捷运站，最终批准的捷运路线在旧古仔（Kuchai Lama）和新街场（Sungai Besi）地区也稍有调整，以满足这些地区的利益相关者的要求，尽量减少征地的影响，同时更好地利用所剩余的土地。

这些稍微调整以及加设在马来西亚科技园的捷运站，并不影响捷运SSP线的整体长度，它依然是52.2公里，其中有38.7公里是高架捷运线，而13.5公里则是地下捷运线。

随着政府发出最终批准，捷运公司现在可以开始展开采购程序，以委任承包商展开捷运路线的建设工程。

捷运SSP线高架导轨的建筑工程共分为10个工程配套；地下工程则只有一个工程配套，这包括地下捷运站和隧道的建设。

其它主要的土木工程配套则包括了车库、捷运站和多层停车换乘设施的建设。

建筑工程预计在2016年第二季度于甲洞地区展开，该区属于高架捷运路线的北部部分。

图片说明

捷运SSP线衔接以下路线：

- 捷运双溪毛糯—加影（SBK）线
- KTM电动火车
- 轻快铁格拉纳再也（Kelana Jaya）线
- 轻快铁安邦／大城堡线
- 单轨火车
- 吉隆坡国际机场快车
- HSR 高速铁路

*当捷运SSP线在2021年启用时，起点将是Kwasa Damansara站。这将促使捷运SSP线的车站数量达到40个，包括了Kwasa Damansara站、甘榜士拉马（Kampung Selamat）站以及双溪毛糯（Sungai Buloh）站——这三个车站目前隶属于捷运SBK线。